AGRICULTURA Y FERROCARRILES: LA FUNDACIÓN DE LA COMISIÓN NACIONAL DE FOMENTO RURAL

Raúl Jacob

El fomento de la agricultura

Los países nuevos buscaron fomentar la inmigración y la agricultura, convencidos de que su prosperidad en buena medida se basaba en esos dos elementos. El ferrocarril fue visto como un facilitador indispensable para concretar esa aspiración, sintetizada en la imagen de una cornucopia de la cual emergían en abundancia los frutos de la tierra.

En el siglo XIX, Estados Unidos, que estaba incentivando la ocupación de su territorio mediante una política de subdivisión de tierras, impulsó al mismo tiempo la construcción de ferrocarriles.

Para estimular el tendido de los rieles concedía a las empresas tierras, en general situadas a los costados de estos. Así las compañías podían recuperar parte de su inversión, la propiedad se fraccionaba, el suelo era poblado, comenzaba a producir, y el nuevo medio de transporte tenía una demanda asegurada.

Se calcula que en Estados Unidos unas setenta millones de hectáreas fueron donadas a sociedades ferroviarias que lograron materializar sus proyectos.

En Argentina se utilizaron distintos procedimientos para atraer la inversión ferroviaria y vincularla al desarrollo de la agricultura. En ese país, en la década de 1850, el gobierno otorgó a la empresa que promovía la construcción del ferrocarril de Rosario a Córdoba una legua de tierra a cada lado de las vías, una franja de diez kilómetros de ancho. El CENTRAL ARGENTINO (CENTRAL ARGENTINE RAILWAY) fue inaugurado en 1870 y alentó la creación y multiplicación de colonias en las provincias de Santa Fe y Córdoba; la radicación de inmigrantes y la difusión de la agricultura, la ganadería y la granja. Con esa finalidad creó una subsidiaria, la ARGENTINE LAND CO. LTD., que se encargó de darle un destino a las tierras que recibió en donación.

Distinto fue el caso de una línea del GRAN FF.CC. DEL SUD (BUENOS AIRES GREAT SOUTHERN RAILWAY), que unió el puerto de Bahía Blanca con la localidad de Zapala, en Neuquén, a la que arribó en 1914.

Con la finalidad de incrementar sus cargas, el ferrocarril creó la COMPAÑÍA TIERRAS DEL SUD a la que entregó extensiones de campo que adquirió en el Alto Valle del Río Negro. Las superficies fueron subdivididas en chacras para estimular la colonización y los pobladores fueron asesorados sobre las variedades de frutales que mejor se adaptaban al clima de la región. La acción de la empresa no se detuvo ahí. Con la finalidad de desarrollar la investigación estableció una estación agronómica, colaboró en la financiación de obras de regadío, impulsó la fundación de núcleos urbanos y la construcción de caminos de acceso a las estaciones.

En 1927, con el apoyo del Presidente argentino, Marcelo T. de Alvear, las compañías ferroviarias, en gran parte de capitales británicos, formaron el CONSORCIO FERROVIARIO DE COLONIZACIÓN. Su objeto fue atraer a colonos europeos para que se afincaran en los bordes de sus líneas, contribuyendo al poblamiento del país. Junto con tan noble propósito existía otro, tan necesario y útil como el anterior, y fue la necesidad de intensificar el transporte de mercancías. Los lotes que

se adjudicarían, de tamaño pequeño, estarían ya prontos para iniciar su explotación: contarían con alambrados, casa, agua y útiles de labranza. Serían financiados con créditos hipotecarios a largo plazo a un interés convencional.

El éxito del CONSORCIO fue limitado pues, de acuerdo a Wright, "*la depresión pronto lo tornó ineficaz*".

Los ferrocarriles británicos implementaron otra política de cooperación orientada al desarrollo agrícola. Consistió en tratar de convencer de la necesidad de emplear técnicas modernas para mejorar los rendimientos de los cultivos. El aumento de la productividad también redundaría en el mejoramiento de las condiciones de vida de los agricultores.

Con ese objetivo dictaron cursos de extensión, instituyeron servicios de clasificación de semillas, establecieron cultivos experimentales. La idea fue enseñar a los labriegos los procedimientos para mejorar el sistema de trabajo de la tierra y el uso de semillas limpias y clasificadas. Acerca de los resultados de esta iniciativa Wright también concluyó que "*el balance fue magro*".

Los esfuerzos fueron tardíos y la crisis económica internacional de 1929 terminó por abortar estas experiencias.[1]

Uruguay tuvo problemas para impulsar la colonización en el siglo XIX. En general los gobiernos coincidieron en que el desarrollo del país dependía del buen éxito de la tríada inmigración-agricultura-ferrocarriles.

Se sabía que el Estado era propietario de tierras, pero se ignoraba su extensión y, salvo algunas excepciones, su ubicación. Por lo tanto no podía efectuar grandes donaciones de ellas a las compañías ferroviarias.

No obstante, no faltaron proyectos de particulares que propusieran tender rieles y simultáneamente fomentar la colonización.

En la concesión otorgada a fines de 1888 a Benjamín Victorica y Urquiza para construir una línea férrea de San Eugenio (hoy Artigas) a Rivera y Melo, se estipulaba que el interesado debía fundar veinte colonias agrícolas. Con ese fin se declaraba de utilidad pública la expropiación por el concesionario de las tierras necesarias de acuerdo a la legislación en la materia y "sin garantía alguna del Estado". Este ferrocarril finalmente no se concretó.

Tampoco tuvieron andamiento otros proyectos ferroviario-colonizadores, como el que proponía unir a Santa Rosa (Bella Unión), en el noroeste, con el planeado puerto de La Coronilla, en el sureste.

Los ferrocarriles del NORTE y del NOROESTE cifraron sus esperanzas en el comercio con Brasil y en la creación de colonias agrícolas. Los directores de este último constituyeron en 1888 la URUGUAY LAND AND DEVELOPMENT COMPANY LTD. Hacia los primeros años de la década de 1890

---

[1] Jorge Schvarzer y Teresita Gómez, "El Ferrocarril del Oeste y sus primeras relaciones con el entramado político, económico y social en la Buenos Aires de mediados del Siglo XIX", ponencia al *IV Congreso Historia Ferroviaria* (Málaga, 2004), en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/, visto el 29.10.2018; Blanca María Isabel Gioria, "Los ferrocarriles, agentes organizadores del territorio santafesino", en www.usal.edu.ar/, visto el 29.10.2018; Eduard Josep Álvarez Palau, "La colonización del Alto Valle del Río Negro y Neuquén en Argentina: ferrocarril, obras hidráulicas y electricidad para consolidar el poblamiento", ponencia en *Simposio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930* (Barcelona, 2012), visto en www.ub.edu, el 29.10.2018; Winthrop R. Wright, *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1980, páginas 153 y 154.

el establecimiento de dos colonias y unos mil colonos no hizo más que alimentar expectativas que con el tiempo resultaron exageradas.
De ahí que cuando el CENTRAL RAILWAY definió un procedimiento para estimular la agricultura optó por la educación, por divulgar las buenas prácticas agrícolas. La realidad, como suele suceder, resultó más compleja. Para que los trabajadores de la tierra recibieran los beneficios de esta iniciativa primero había que atraerlos y asociarlos.
Con ese propósito, en la década de 1910, el CENTRAL organizó la Sección Fomento de la Producción, designando como jefe al ingeniero agrónomo Carlos Praderi. En esta tarea fue auxiliado por otros dos técnicos, los ingenieros Hermes Sosa y Crisólogo Brotos.
Una de las primeras acciones de la Sección, además de propiciar el establecimiento de comisiones de fomento en las zonas aledañas a las estaciones de ferrocarril, fue procurar el canje de las semillas utilizadas por los labradores por otras de calidad superior.
En marzo de 1914, la publicación *El País - La revista cooperativa de la campaña*, dirigida por el citado Praderi, auguraba para mediados de ese año la constitución de cien comisiones de fomento. En mayo el órgano reconoció la existencia de cincuenta.
También informaba que el canje de semillas era un éxito. El transporte de las mismas era gratuito y los técnicos del ferrocarril eran auxiliados por representantes de la Cámara Mercantil de Productos del País.
La convocatoria se había hecho publicando avisos en las estaciones, distribuyendo volantes, informando por la prensa.
El trigo comprado para semilla era depositado en un piso de uno de los galpones del ferrocarril, acondicionado con maquinaria para que el grano pudiese ser despojado de cualquier impureza. Luego era introducido en bolsas que llevaban la inscripción "FF.CC. Central del U.- Canje de semillas", y que contenían una exhortación para someter el grano a sulfato para prevenir enfermedades. A continuación se preparaban los envíos para cumplir con las solicitudes de los agricultores.
La labor de extensión estaba a cargo de los ingenieros agrónomos de la Sección. Estos pronunciaban conferencias sobre temas agropecuarios propiciadas por las comisiones de fomento. Además participaron en la "Primera Exposición Nacional del Maíz", realizada en mayo de ese año en San José.
Praderi fue asesor técnico de la PRIMERA COOPERATIVA NACIONAL DE LECHERÍA, que ese año comenzó a vender leche en Montevideo. Su idea era centralizar la recepción del producto de diversos puntos del país y en su traslado emplear vagones refrigerados.[2]
A mediados del mes de mayo de 1915, en la planta baja del FF.CC. CENTRAL, se inauguró el "Primer Congreso Rural Trimestral" de las comisiones de fomento constituidas en el interior del país con su auspicio.
La mesa que presidió el encuentro la integraron el Ministro de Industrias, doctor Juan José de Amézaga, y los administradores de los ferrocarriles CENTRAL y URUGUAYO DEL ESTE.
Charles Bayne, Administrador General del CENTRAL, reseñó lo actuado en los dos últimos años por su compañía. Había establecido la Sección de Fomento a la Producción integrada con tres técnicos. Buscó el empleo de las semillas más apropiadas en la agricultura, canjeando las de trigo

---

[2] E. Armand Ugón, J.C. Cerdeiras Alonso, L. Arcos Ferrand, C. Goldaracena, *República Oriental del Uruguay- Compilación de Leyes y Decretos 1825-1930*, Tomo 17, Montevideo, 1930, páginas 476 a 478; Peter Winn, *Inglaterra y la Tierra Purpúrea*, Tomo II, Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental, 2010, página 141 y 157; El *País- La revista cooperativa de la campaña*, N° 9, 21 de marzo de 1914, página 28; N° 10, 1 de abril de 1914, página s 24 a 29; N° 13, 1 de mayo de 1914, páginas 26 a 28; N° 15, 21 de mayo de 1914, página 27; N° 16, 1 de junio de 1914, página 23.

usadas hasta entonces por otras de mayor calidad, y enseñando su uso en el caso del maíz. En la ganadería había procurado el fomento de la industria lechera, quedando para una segunda etapa, una vez que los tamberos se agruparan, la utilización de vagones frigoríficos. En la granja había estudiado la probabilidad de desarrollar la cría de cerdos.

Además, había promovido la asociación de los empresarios rurales y la realización de concursos y exposiciones para impulsar diversos rubros productivos, estimulando así el acercamiento de la agricultura y la ganadería.

El ministro de Amézaga felicitó a la compañía ferroviaria por procurar la asociación de los trabajadores rurales. En su discurso, el gobernante arremetió contra los usureros, los arrendatarios sin escrúpulos y los intermediarios especuladores: *"No hay que olvidar que los obreros han logrado oponer a la fuerza del capital, la fuerza de la unión. La situación vuestra es la misma"*-, expresó.

El Primer Congreso resolvió constituir sociedades de fomento en el radio de acción de cada estación de ferrocarril. La integrarían agricultores, ganaderos, hortifruticultores, tamberos, granjeros, comerciantes, y todos aquellos interesados en la actividad rural. Agruparían a propietarios, arrendatarios, medianeros, empleados, peones y jornaleros rurales.

Para alcanzar el progreso rural, además de la asociación, había que fundar cooperativas y cajas de ahorro y crédito rurales; colaborar en el arreglo y la construcción de caminos de acceso a las estaciones y a los centros poblados; allanar la adquisición de máquinas, semillas y animales; facilitar la venta y el transporte de los productos; bregar por la instalación o ampliación de algunos servicios públicos (policía, teléfonos, correo).

La representación de todas las asociaciones la asumiría una comisión nacional, integrada por delegados de estas, de algunas gremiales e instituciones oficiales. Para gestarla se solicitó a la administración del FF. CC. Central que "*tome a su cargo la convocatoria y constitución de la expresada comisión como complemento de su obra tan prestigiosa como aplaudida".*[3]

La Comisión Nacional de Fomento Rural (CNFR.) quedó oficialmente constituida el 15 de agosto de 1915, durante la realización en la ciudad de Minas del "Segundo Congreso Rural Trimestral". Asistieron al evento unos doscientos delegados de todo el país y el presidente de la República, doctor Feliciano Viera.

En la oportunidad, C. W. Bayne, administrador del FF.CC. CENTRAL, en su discurso se complació de haber constatado el reconocimiento "*por el fomento de la producción y por haber contribuido a la organización de las fuerzas rurales del país"*. No ocultó el interés que animaba a su compañía: *"(...) la campaña productora avanzaba, se estacionaba o retrocedía y con ella avanzaban o retrocedían los resultados de nuestra empresa".*

El presidente Viera, entre otras consideraciones, resaltó que por primera vez en el país "*se ensaya una organización agrícola cooperativa*".[4]

El Estado no adoptó una actitud contemplativa. Creó una Cátedra Ambulante de Agronomía que dispuso de un vagón de ferrocarril destinado a sala de conferencias y alojamiento del personal técnico, que hacía circular por todas las líneas férreas. Su intención era contribuir a mejorar la cultura agrícola. De acuerdo a una reseña publicada en 1925 en *El Libro del Centenario del Uruguay*, la Dirección de Agronomía también contó con un vagón seleccionador de semillas: "Esta *tarea oficial se realiza gratuitamente y denota cuál es la preocupación del Estado por intermedio*

---

[3] Diario *El Siglo*, 16 de mayo de 1915, página 10 y 18 de mayo de 1915, página 11.

[4] *Boletín de la Comisión Nacional de Fomento Rural*, N° 1, mayo de 1918, página 2; diario *El Siglo*, 17 de agosto de 1915, página 7.

de sus organismos competentes, para propender al desarrollo y mejoramiento de los cultivos en el país".[5]

Hacia fines de la década del veinte la COMISIÓN NACIONAL DE FOMENTO RURAL albergaba a prominentes integrantes del sector batllista del Partido Colorado. Así, en 1928 su presidente fue César Mayo Gutiérrez, que se desempeñó como diputado, senador y ministro; uno de sus vicepresidentes fue el químico farmacéutico Andrés Martínez Trueba, futuro presidente de la República; entre sus vocales figuraron el doctor Gabriel Terra y Tomás Berreta, quienes también ejercerían la primera magistratura.

La institución tenía un fuerte valor instrumental pues los pequeños empresarios rurales (agricultores, granjeros y minifundistas ganaderos) encarnaban una imagen opuesta a la que transmitía la Federación Rural. Esta gremial era considerada una asociación de los dueños de la tierra, de los intermediarios rurales (rematadores, consignatarios, barraqueros) y de los grandes estancieros ganaderos; una Santa Alianza dispuesta siempre a embarcarse en cualquier cruzada contra el batllismo.

La presencia batllista se reflejó en las resoluciones de la CNFR. Por ejemplo, la institución apoyó el proyecto de construir una carretera de Montevideo a Colonia en lugar de un ferrocarril. Lo fundamentó en que la vía estimularía en toda su extensión la granja y la subdivisión de la propiedad. Los rieles, en cambio, facilitarían los fraccionamientos alrededor de las estaciones "*formando pequeños pueblos y no granjas*".

A esa altura el divorcio con el CENTRAL, que la había gestado, era patente. Sin embargo la prédica de la compañía no cesó: "*¡Arreglando los caminos de acceso a las estaciones, los agricultores ganarán mucho dinero!*",- expresaba en un aviso.

En 1929 la empresa informó que había adquirido cincuenta toneladas de semillas de pedigrí para distribuirlas entre los agricultores "clientes suyos". Por esa fecha continuaba con la idea de establecer trenes lecheros en algunas de sus líneas, el primero correría de Tarariras a Montevideo. Para ese entonces el agrónomo Carlos Praderi, impulsor de la política agraria, había sido ascendido al cargo de Ayudante Comercial del Administrador General del FF.CC. CENTRAL.

Cuando el gobierno dictatorial del doctor Gabriel Terra trató de implementar su proyecto de Cultivo Obligatorio de la Tierra, reconoció la acción desplegada por el CENTRAL al concederle un lugar en la comisión asesora designada.[6]

La CNFR sobrevivió, aún existe, y ha tenido una actuación importante en el desarrollo de la agricultura familiar uruguaya, propiciando la agremiación y algunas disposiciones trascendentes para el sector, como las leyes de cooperativismo y de colonización.

---

[5] *El Libro del Centenario del Uruguay,* Montevideo, Agencia Capurro, 1925, páginas 215 y 216.

[6] *Boletín de la Comisión Nacional de Fomento Rural*, N° 1, marzo de 1928; N° 2, abril de 1928, página 9; N° 16, junio de 1929, página 9 (aviso); *Revista de la Sección Rural del Banco Francés Supervielle & Cía.*, 30 de junio de 1929, páginas 10 a 12; diario La Mañana, 1 de abril de 1927, página 9 y 11 de marzo de 1934, página 13.